W-058F
C.2.

L'ENQUÊTE SUR LA BASE TARIFAIRE ET L'UTILISATION DES TARIFS RÉDUITS POUR LES SERVICES AÉRIENS INTÉRIEURS

John A. Greig et Emile Di Sanza

Présenté à la conférence du Groupe de recherche
sur les transports au Canada (CTRF)
en mai 1985 - Toronto, Ontario

texte tel que publié dans Suivi du transport aérien,
vol. 1 nº 4 (octobre 1985), Direction de la recherche,
Commission canadienne des transports.

L'ENQUÊTE SUR LA BASE TARIFAIRE ET L'UTILISATION DES TARIFS RÉDUITS POUR LES SERVICES AÉRIENS INTÉRIEURS

par John A. Greig et Emile Di Sanza*

À la fin des années 70, les principes d'établissement des prix des transporteurs aériens intérieurs ont été radicalement modifiés. Devant faire face à l'application du concept de gestion des places**, à la concurrence provenant des transporteurs intérieurs offrant des vols nolisés et aux répercussions de la déréglementation des compagnies aériennes des États-Unis, les lignes aériennes canadiennes ont riposté en offrant une vaste gamme de nouveaux tarifs, traduisant une segmentation plus considérable du marché.

Au cours de cette période, la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports a produit divers rapports*** sur les changements observés dans la proportion des services aériens intérieurs offerts à pleins tarifs et à tarifs réduits, en se basant sur les données des tarifs aériens que les transporteurs ont fournies à la Commission sous forme de déclarations spéciales. Comme il fallait pallier les lacunes des déclarations spéciales, en ce qui avait trait particulièrement au manque d'uniformité des concepts et à la discontinuité qui se faisait jour dans les séries chronologiques, le Comité interministériel des exigences en matière de statistiques de l'aviation****, de concert avec les compagnies aériennes, ont créé l'Enquête sur la base tarifaire pour satisfaire aux exigences relatives

---

* John Greig est directeur intérimaire des Études sur le transport des passagers, Direction de la recherche, Commission canadienne des transports. Emile Di Sanza est chef de projet de l'Enquête sur la base tarifaire, Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada. Le rapport expose l'opinion des auteurs et ne reflète pas nécessairement l'opinion de la Commission canadienne des transports ou de Statistique Canada.

** L'application du concept permet aux transporteurs de définir, suivant les tendances historiques, la capacité (le nombre de places) supplémentaire nécessaire pour répondre aux besoins des passagers utilisant les pleins tarifs.

*** Commission canadienne des transports, Revue des tarifs aériens intérieurs réduits: Janvier-août 1978, Ottawa, décembre 1978.

Commission canadienne des transports, Revue des tarifs aériens réduits: 1979, Ottawa, novembre 1980.

Commission canadienne des transports, Revue des tarifs aériens réduits: Mise en perspective de trois ans, Ottawa, mars 1982.

Commission canadienne des transports, Revue des tarifs aériens réduits: Les cinq premières années, Ottawa, novembre 1983.

**** Le comité regroupe des représentants de Statistique Canada, de la Commission canadienne des transports et de Transports Canada.

au suivi des tarifs aériens. Les responsables de l'enquête ont commencé à recueillir les déclarations en janvier 1983.

Objet

Le présent rapport vise deux objectifs: premièrement, présenter l'Enquête sur la base tarifaire qui a remplacé les déclarations et les enquêtes spéciales au cours de la période de 1978 à 1982 et, deuxièmement, exposer une application de l'enquête relativement au nombre de passagers utilisant les tarifs réduits au Canada.

La première partie du rapport décrit les concepts sous-jacents à l'enquête, la conception de l'enquête, le type de données rapportées et la fiabilité des résultats.

La deuxième partie indique la proportion de passagers canadiens qui utilisent les tarifs réduits, traite des différences entre les marchés et établit une comparaison de l'utilisation des tarifs réduits au Canada et aux États-Unis.

PARTIE I

ENQUÊTE SUR LA BASE TARIFAIRE: INTRODUCTION AU CADRE STATISTIQUE

L'Enquête sur la base tarifaire fournit des estimations de l'utilisation des différents types de tarifs (et une évaluation de la fiabilité de chaque estimation) en termes de passagers, de recettes et d'autres indices dérivés, comme le rendement (revenu moyen par passager-kilomètre) des services à horaire fixe exploités par les transporteurs canadiens de niveau I*. Les transporteurs suivants participent à l'enquête: Air Canada, CP Air, Pacific Western Airlines (PWA), Nordair, Eastern Provincial Airways (EPA), Quebecair** et, à partir de l'entrée en vigueur de ses services aériens internationaux à horaire fixe, Wardair.

Plan de l'échantillon

L'enquête doit être menée périodiquement à l'aide d'un échantillon aléatoire stratifié de 56 jours par année civile. L'échantillon est fondé sur une stratification par trimestre et par jour de la semaine qui produit 28 strates. Deux jours sont sélectionnés par strate au moyen d'une méthode de sélection systématique modifiée.

La stratification par trimestre facilite la production d'estimations trimestrielles, facteur d'une grande importance vu les

---

* Tel qu'établi par les critères précisés dans la réglementation applicable aux transporteurs aériens, partie VIII, article 146(1)a (révisée en 1981).

** Quebecair a commencé à remplir des déclarations en janvier 1984, de façon limitée.

variations saisonnières prononcées dans le transport aérien. La stratification par jour de la semaine reflète l'hétérogénéité des jours de la semaine quant au nombre de passagers et à la composition des tarifs.

La sélection d'une nouvelle série de jours-échantillons pour chaque année est fondée sur la méthode suivante*. On sélectionne une paire ordonnée de journées initiales (n_1, n_2) comme origine choisie au hasard à partir de 65 combinaisons possibles dans l'ensemble:

$$\{(n_1, n_2) \mid n_1, n_2 \in (1, 2, \ldots, 13),\ n_1 < n_2,\ n_2 - n_1 \neq 6, 7\}$$

L'échantillon se compose des dates sélectionnées à intervalles de 13 jours à compter des premiers jours-échantillons. On obtient ainsi un échantillon trimestriel de 14 jours divisé en deux échantillons répétés, tel qu'illustré au diagramme 1.

Diagramme 1

SÉLECTION DE L'ÉCHANTILLON

Origine choisie au hasard (n_1,n_2)=(3,8)

			n_1					n_2					
AVRIL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
AVRIL/MAI	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
MAI/JUIN	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Le plan d'échantillon assure la distribution des jours-échantillons dans tout le trimestre, afin que l'on puisse observer, dans la mesure du possible, tous les changements dans l'utilisation des différents types de tarif.

Concepts et méthodes de l'enquête

L'univers de l'enquête consiste en tous les coupons de vol prélevés (c'est-à-dire ceux utilisés pour le transport) d'un transporteur aérien offrant des services à horaire fixe. Les coupons convenant aux exigences de l'enquête sont prélevés au cours d'une des journées-échantillons désignées.

Ces coupons fournissent les données suivantes:

1) Code de la base tarifaire
2) Origine et destination du coupon
3) Nombre de passagers
4) Recettes

---

* La méthode décrite s'applique aux trimestres qui ont 91 jours. La méthode se modifie quelque peu pour s'adapter aux trimestres de 90 ou 92 jours et pour éviter la mise en grappes de l'échantillon.

Le code de la base tarifaire est un code alphanumérique indiquant le service applicable, la réduction et les restrictions du déplacement. Les transporteurs aériens participants ont à choisir parmi environ 1 800 codes ou tarifs. Étant donné que certains codes sont presque identiques, quelques transporteurs aériens les regroupent en codes de groupe tarifaire. Par conséquent, environ 700 codes de tarifs propres aux transporteurs figurent dans l'enquête.

L'origine et la destination du coupon de vol indiquent les deux points entre lesquels le coupon fut utilisé pour le déplacement. Les données portent sur environ 600 paires de villes pour lesquelles l'origine et la destination, d'après le coupon de vol, se trouvent à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada. La fréquence d'utilisation des codes de la base tarifaire selon les paires de villes variera selon la taille et le type du marché, le nombre de transporteurs se concurrençant et la saison. Pour certaines paires de grandes villes, plus de 100 codes tarifaires peuvent être déclarés au cours d'un trimestre.

Le montant des recettes déclarées équivaut à la partie des recettes qui se rapporte à un coupon particulier du billet. Si le billet comporte un seul coupon, toutes les recettes du billet sont attribuées à ce coupon. S'il s'agit d'un billet à plusieurs coupons, les recettes du billet sont distribuées au prorata. Bien que les méthodes de répartition proportionnelle des recettes varient considérablement (selon la nature de l'itinéraire, le type de tarif, etc.), la méthode de base utilisée repose sur le principe de calcul proportionnel selon le tarif, suivant lequel les recettes du billet sont partagées au prorata des facteurs de distribution proportionnelle (en général le tarif de classe économique local d'un voyage) qui se rapportent aux paires de villes indiquées sur les coupons du billet.

Les transporteurs aériens déclarent le nombre de passagers et les recettes regroupés selon le code de la base tarifaire et l'origine et la destination du coupon pour chaque jour-échantillon, ce qui représente environ 70 000 déclarations par trimestre.

On produit des estimations de la population en appliquant le coefficient de pondération de l'échantillon propre à chaque strate aux valeurs associées au nombre de passagers et aux recettes pour chaque déclaration concernant la strate en question. Le coefficient de pondération se fonde sur la fréquence de chaque jour de la semaine à l'intérieur d'un trimestre, divisé par le nombre de jours-échantillons sélectionnés pour chaque strate; par conséquent le coefficient de pondération sera de 6, de 6,5 ou de 7.

Des estimations directes (nombre de passagers, recettes) et des indices dérivés (passagers-kilomètres, rendement) sont établis pour des domaines particuliers. Un domaine est défini en fonction du choix du transporteur, de l'établissement du tarif, de la période de référence et de l'unité géographique. Les critères et paramètres de la définition des domaines conformément à ces composantes sont résumés ci-après.

Le tarif peut représenter (i) le code tarifaire déclaré, soit un code de la base tarifaire discret (ex.: YHXE27) ou le code équivalent du

transporteur, (ii) une catégorie globale des tarifs (ex.: tarif excursion) ou (iii) un groupe tarifaire général (ex.: tarif réduit). De plus, les tarifs peuvent être aussi différenciés selon le niveau de rabais appliqué par rapport au tarif de classe économique.

En raison du plan d'échantillon utilisé, le trimestre est la plus courte période de référence pour laquelle on peut produire des estimations. De ces estimations de base peuvent être établies des estimations cumulatives et annuelles.

L'unité géographique est déterminée par l'origine et la destination figurant sur le coupon de vol. Elle peut correspondre au coupon pour un voyage simple ou un aller-retour, au marché, à la ville-pivot ("hub"), à la zone, au sous-secteur, au secteur ou au système. Des critères analytiques, comme la distance entre la paire de villes et le nombre de passagers, peuvent servir à la définition plus précise du domaine.

Lorsqu'on évalue les résultats de l'Enquête sur la base tarifaire, il faut tenir compte du fait que l'enquête repose sur les données établies d'après les coupons de vol, contrairement à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers qui est fondée sur l'origine et la destination figurant sur le billet et à l'Enquête sur les activités aéroportuaires basée sur les données sur les tronçons de vol*. La méthode de déclaration d'après les coupons de vol permet aux analystes de lier les données sur les marchés aux données sur les activités aéroportuaires. Toutefois, à elle seule, elle n'établit pas de distinction entre la circulation locale et la circulation de transit.

Qualité et fiabilité des données

La collecte de données sur la base tarifaire, dans le cadre d'une enquête portant uniquement sur les tarifs, tend à minimiser les lacunes au niveau des données provoquées par une erreur non associée à l'échantillonnage. De plus, comme le coupon de vol est une source d'information essentielle aux systèmes de comptabilité des recettes des transporteurs aériens, ces derniers procèdent à la saisie centralisée et informatisée des données sur les coupons. Les données font ensuite l'objet d'une vérification interne. Nous pouvons ainsi obtenir des données relativement précises et actuelles à un coût minime sans imposer un trop lourd fardeau de réponse aux transporteurs.

Le Centre des statistiques de l'aviation traite par ordinateur les données déclarées afin de s'assurer que la sélection de l'échantillon est adéquate, les entrées, valides et les relations entre les secteurs, logiques. En utilisant le tarif de classe économique d'une paire de villes comme point repère, le Centre analyse les opérations menées par un transporteur et entre

---

* Les concepts et les méthodes de ces enquêtes sont décrites dans les publications suivantes de Statistique Canada: Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur (n° 51-204 au catalogue), Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens (n° 51-005 au catalogue).

plusieurs transporteurs afin de découvrir les incohérences entre le code de la base tarifaire et la valeur moyenne des tarifs.

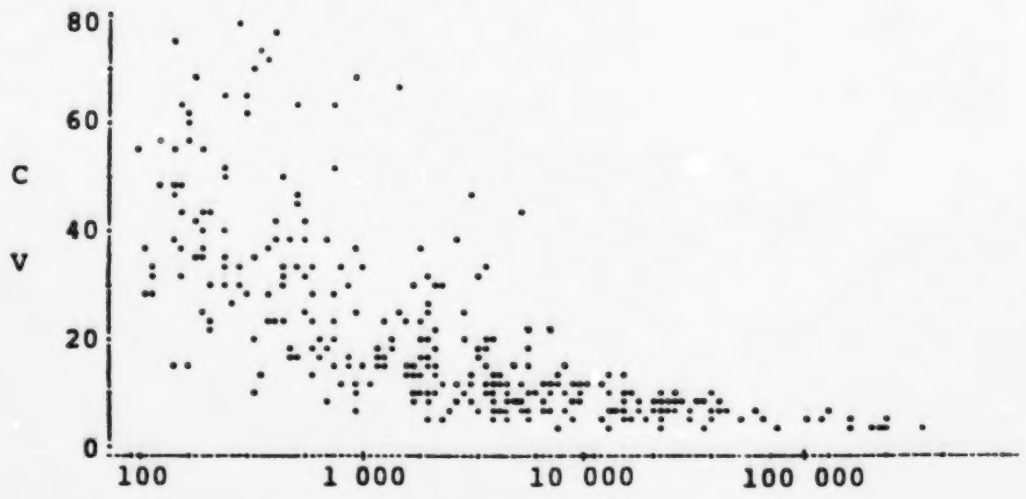
On peut calculer l'erreur d'échantillonnage des estimations des valeurs totales (nombre de passagers, recettes, etc.), à l'aide de la formule type utilisée pour le plan d'échantillons répétés et stratifiés, tandis qu'on peut utiliser la technique de renouvellement répété et compensé pour évaluer l'erreur d'échantillonnage des estimations de rapports et de proportions*.

La fiabilité de l'estimation peut être évaluée au moyen de son coefficient de variation (c.v.), qui représente le rapport, exprimé en pourcentage, entre l'écart-type de l'estimation et l'estimation elle-même. Les estimations dont le coefficient de variation est moins de dix sont considérées en général comme fiables, aux fins de l'échantillonnage.

Pour montrer la fiabilité des estimations d'une caractéristique de haute priorité (ex.: passagers utilisant des tarifs réduits), il a fallu comparer le c.v. de l'estimation du nombre de passagers au nombre de passagers d'une paire de villes, calculé d'après les coupons de vol prélevés au cours d'un trimestre. Les résultats sont illustrés au diagramme 2 ci-dessous.

Diagramme 2

DIAGRAMME DE DISPERSION: COEFFICIENT DE VARIATION DU NOMBRE DE PASSAGERS UTILISANT LES TARIFS RÉDUITS PAR RAPPORT À L'ESTIMATION DU NOMBRE TOTAL DES PASSAGERS, D'APRÈS L'ORIGINE-DESTINATION FIGURANT SUR LE COUPON - TROISIÈME TRIMESTRE 1983



* La description technique de la méthodologie d'estimation de la variance élaborée par R. Carpenter de la Division des méthodes d'enquêtes-entreprises (Statistique Canada) est disponible auprès du Centre des statistiques de l'aviation.

Les estimations pour les marchés de moins de 1 000 passagers sont très peu fiables. Toutefois, si le marché regroupe environ 10 000 passagers, les estimations du nombre de passagers utilisant les tarifs réduits deviennent beaucoup plus fiables. Presque toutes les estimations pour un marché de plus de 10 000 passagers sont de niveau généralement acceptable.

Enfin, d'autres mesures de fiabilité peuvent aussi être dérivées, s'il y a lieu. Par exemple, on peut déterminer la fiabilité des estimations du nombre de passagers à l'aide des intervalles de confiance. Lorsqu'on évalue les estimations (ex.: le nombre de passagers utilisant les tarifs réduits en proportion du nombre total de passagers) au cours d'une période, on peut déterminer l'importance de la différence entre les estimations en vérifiant une hypothèse nulle pour un seuil de signification prédéterminé d'une fonction des observations.

PARTIE II

RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES DE L'ENQUÊTE SUR LA BASE TARIFAIRE

La première partie du rapport décrivait le cadre statistique à l'intérieur duquel les données sur la base tarifaire sont recueillies au Canada. En raison de la base conceptuelle et du champ relativement vaste de l'enquête, celle-ci a une portée analytique considérable. La présente partie expose une application de l'Enquête sur la base tarifaire, en fonction surtout de l'utilisation des tarifs réduits dans le marché intérieur.

Utilisation des tarifs réduits, 1978-1983

Avant 1977, la gamme de tarifs réduits offerts sur le marché intérieur était plutôt limitée. Les transporteurs aériens n'offraient, pour leurs services à horaire fixe, que des tarifs de première classe, des tarifs de classe économique et, pendant les saisons à faible trafic, un nombre restreint de tarifs excursion. Depuis 1977, une prolifération de tarifs aériens réduits plus accessibles est venue s'ajouter aux tarifs de première classe et de classe économique.

La tendance vers une structure tarifaire plus complexe au Canada, et en fait l'évolution de la commercialisation des tarifs aériens réduits, peuvent être reliées à trois événements marquants des années 70: (i) l'élaboration du concept des places excédentaires, qui a mené en 1977 à la création du premier programme de tarifs excursion pour les services intérieurs à horaire fixe pendant la haute saison d'été; (ii) l'autorisation d'offrir des affrètements à réservation anticipée à l'intérieur du pays accordée en 1977 aux transporteurs canadiens, afin qu'ils puissent faire concurrence aux services à horaire fixe et développer le marché des voyages à bas prix au Canada; et (iii) l'Airline Deregulation Act de 1978, qui a révolutionné le marché étasunien en permettant aux transporteurs étasuniens d'offrir de nombreux niveaux de prix et une vaste gamme de catégories tarifaires. Étant donné que certains aéroports des États-Unis se trouvent

près des grands centres urbains du Canada, l'industrie canadienne se devait d'emboiter le pas si elle ne voulait pas perdre sa clientèle aux mains des transporteurs étasuniens.

L'évaluation des répercussions de ces événements sur les passagers et les transporteurs aériens a nécessité une étude approfondie de nombreuses questions connexes, notamment le nombre de passagers qui utilisent les tarifs réduits, les niveaux de prix et les conditions de vente. L'évaluation du nombre de passagers qui utilisent les tarifs réduits fait l'objet de la présente section du rapport.

Les sources de données utilisées de 1978 à 1982 ont divisé la question en deux parties: premièrement, l'utilisation des tarifs fortement réduits* d'Air Canada et de CP Air et deuxièmement, le volume de transport de passagers des vols d'affrètement intérieurs.

Le tableau 1 indique qu'au cours de la période visée (de 1978 à 1982), le volume de transport de passagers utilisant des tarifs fortement réduits a considérablement augmenté. En 1978, 14,5% de la production d'Air Canada et de CP Air, mesurée en passagers-kilomètres, représentait le transport de passagers ayant recours à ces tarifs réduits. En 1982, la proportion était passée à 37%. De plus, en 1982, pour chaque dix passagers-kilomètres produits par les services réguliers à tarifs réduits, un l'était par les services d'affrètement à réservation anticipée**.

Le tableau 1 tente aussi de faire ressortir la relation entre l'ancienne série de données (1978-1982) et la nouvelle (1983). Par conséquent, la proportion du trafic à tarifs fortement réduits, par rapport au trafic total d'Air Canada, de CP Air, d'EPA, de Nordair et de PWA dans le secteur intérieur du sud***, s'établissait à 48% en 1983. Ce pourcentage se compare (au tableau 1) à la proportion du trafic total utilisant tous les types de tarifs réduits offerts par les mêmes transporteurs en 1983, qui s'élevait à 56%, et (au tableau 4) à la proportion correspondante pour les services intérieurs d'affrètement et à horaire fixe, qui se chiffrait à 61%.

---

* Les tarifs fortement réduits équivalent aux pleins tarifs de classe économique réduits de 25% ou plus.

** Commission canadienne des transports, Revue des tarifs aériens réduits: Les cinq premières années, Ottawa, novembre 1983, page 46.

*** La frontière entre le secteur aérien du sud et le secteur aérien du nord correspond au 50^{e} parallèle, de l'Atlantique à la frontière Ontario-Manitoba, à la ligne diagonale joignant le 50^{e} parallèle à la frontière Ontario-Manitoba au 55^{e} parallèle de la frontière Manitoba-Saskatchewan et au 55^{e} parallèle à la frontière Manitoba-Saskatchewan.

Tableau 1

TRAFIC À TARIFS RÉDUITS EN POURCENTAGE DU
TRAFIC TOTAL À TARIFS PLEINS ET RÉDUITS
SECTEUR INTÉRIEUR DU SUD

(Calculé en passagers-kilomètres)

	Tarifs fortement réduits	Tous les tarifs réduits
1978	14,5	n.d.
1980	25,3	n.d.
1982	37,3	n.d.
1983	48,1	55,5

Remarques:

1. Les tarifs fortement réduits équivalent au plein tarif de classe économique réduit de 25% ou plus.

2. Les données sur les passagers-kilomètres pour 1978, 1980 et 1982 sont compilées à partir des données sur les tronçons de vol d'Air Canada et de CP Air. Elles ne comprennent pas les tarifs fortement réduits demandés pour la route de l'ouest de CP Air ni pour les tronçons intérieurs des vols internationaux.

3. Les données sur les passagers-kilomètres pour 1983 sont compilées à partir des données sur les coupons de vol d'Air Canada, de CP Air, d'EPA, de Nordair et de PWA. Elles comprennent les services intérieurs du sud, et notamment les tronçons intérieurs de vols internationaux.

Sources: Déclarations spéciales de 1978, 1980 et 1982 remises au Comité des transports aériens.

Statistiques de la base tarifaire des transporteurs aériens pour 1983, remises au Comité des transports aériens; services à horaire fixe, estimations préliminaires.

Analyse plus détaillée de l'utilisation des tarifs réduits en 1983

Il est essentiel, pour un certain nombre de raisons, d'analyser plus profondément l'utilisation relative des pleins tarifs et des tarifs réduits offerts en 1983. Premièrement, l'année 1983 précédait la libéralisation accrue des prix pour les vols intérieurs, telle que prévue par la nouvelle politique aérienne du Canada (1984). Par conséquent, les résultats de l'étude de 1983 deviennent des données repères servant à l'évaluation des changements observés au moment où l'industrie du transport aérien s'engage dans un milieu moins réglementé.

De plus, l'année 1983 est la première année où les données de l'Enquête sur la base tarifaire sont diffusées. En soi, la diffusion des données a facilité la mise en oeuvre de deux changements relatifs au suivi de l'établissement des prix pour les vols intérieurs. Le suivi s'applique désormais aux services aériens intérieurs à horaire fixe de tous les transporteurs de niveau I, et non seulement aux transporteurs Air Canada et CP Air. En outre, l'étude ne porte plus exclusivement sur les tarifs fortement réduits (qui ont reçu un niveau élevé d'attention entre 1978 et 1982), mais plutôt sur les tarifs réduits en général, étant donné que la nouvelle politique aérienne du Canada (1984) prévoit la déréglementation de l'établissement des tarifs réduits au mois de mai 1986.

Le tableau 2 illustre la répartition des passagers et des passagers-kilomètres selon le groupe tarifaire dans les secteurs intérieurs du nord et du sud en 1983.

Les codes de la base tarifaire déclarés par les transporteurs aériens participants ont été classés en catégories générales. Les groupes tarifaires suivants figurent dans les tableaux:

1) le tarif supérieur, comprenant les tarifs de première classe;
2) le plein tarif, comprenant le plein tarif de classe économique;
3) le tarif réduit, comprenant les divers tarifs à rabais tels que les tarifs Noliprix, les soldes de place, les tarifs excursion à réservation anticipée, les tarifs de groupe, les tarifs personnes âgées, les tarifs jeunes, les tarifs familiaux, etc., et
4) les autres tarifs, comprenant les tarifs utilisés par les agents de voyages, le personnel des compagnies aériennes, le personnel militaire ainsi que les codes tarifaires non identifiables.

Le tableau montre que 46% des passagers transportés par les services aériens intérieurs à horaire fixe ont profité d'une forme quelconque des tarifs réduits en 1983. En fait, le nombre réel devrait être quelque peu supérieur, puisque certains billets portant des codes tarifaires non identifiables représentent des billets à tarif réduit. Les données indiquent que le transport des passagers utilisant les tarifs réduits atteint clairement un sommet au troisième trimestre.

Tableau 2

RÉPARTITION DES PASSAGERS ET DES PASSAGERS-KILOMÈTRES SELON LE GROUPE TARIFAIRE À L'INTÉRIEUR DES SECTEURS INTÉRIEURS DU NORD ET DU SUD
ESTIMATIONS PRÉLIMINAIRES, 1983

Répartition en pourcentage selon le groupe tarifaire

	Tarif supérieur	Plein tarif	Tarif réduit	Autres tarifs
SECTEUR DU SUD				
Passagers				
Premier trimestre	0,7	55,6	37,3	6,3*
Deuxième trimestre	0,8	49,1	45,3	4,9
Troisième trimestre	0,7	42,0	50,7	6,6
Quatrième trimestre	0,8	47,4	48,8	3,1
Annuel	0,8	48,1	45,9	5,2
Passagers-kilomètres				
Annuel	1,4	37,3	55,5	5,8
SECTEUR DU NORD				
Passagers-kilomètres				
Annuel	-	65,1	33,6	1,4

Remarque: L'astérisque indique un coefficient de variation s'établissant entre 10% et 25%.

Source: Statistiques de la base tarifaire des transporteurs aériens fournies au Comité des transports aériens, services aériens à horaire fixe, transporteurs de niveau I, fondées sur l'origine et la destination d'après le coupon de vol.

Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion annuelle de la production correspondant aux voyages effectués par les passagers utilisant les tarifs réduits grimpe à 56%. Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courrier, hypothèse que corrobore le tableau 3.

Enfin, le tableau montre que, dans le secteur du nord, le transport de passagers utilisant les tarifs réduits représente une plus petite proportion de la production.

Le tableau 3 rapporte le pourcentage des passagers utilisant les tarifs réduits, selon le volume et la distance. Le tableau montre que la proportion de passagers utilisant les tarifs réduits augmente à mesure que la distance de transport croît. Aucune tendance semblable ne se dégage des catégories de volume, même si certaines différences observées dans les cellules laissent supposer que certaines influences sont spécifiques aux marchés. Le degré de variation dans les catégories de volume est considérablement inférieur à celui des catégories de distance.

Le tableau 4 compare les statistiques du trafic à tarifs réduits du Canada à celles des États-Unis. Les données des États-Unis ont été fournies par l'Air Transport Association of America et portent sur: (i) le trafic à tarifs réduits en proportion du nombre total de passagers-kilomètres et (ii) le rendement des tarifs réduits en proportion du rendement des pleins tarifs et des tarifs supérieurs. Des données canadiennes comparables ont été compilées à partir des renseignements tirés de l'Enquête sur la base tarifaire et complétées par les données fournies par les transporteurs aériens.

En 1983, 61% des passagers-kilomètres au Canada correspondaient aux passagers utilisant les tarifs réduits des services à horaire fixe et des services d'affrètement offerts par les transporteurs aériens de niveau I, comparativement à 82% aux États-Unis pour les principaux transporteurs aériens ("majors"). Au Canada, le rendement des tarifs réduits des services à horaire fixe représentait 47% du rendement des pleins tarifs et des tarifs supérieurs au Canada, comparativement à 52% aux États-Unis.

Il faut signaler que la proportion mentionnée ci-dessus, en tant que mesure du tarif réduit moyen, représente une surestimation puisqu'elle est entachée des combinaisons relatives du trafic pour diverses distances de transport.

Conclusion

La question de l'utilisation des divers types de tarifs aériens devrait prendre de plus en plus d'importance au cours des années à venir, à mesure que les transporteurs aériens canadiens profiteront de la liberté accrue en matière d'établissement des prix que leur accorde la nouvelle politique aérienne du Canada (1984) et que le débat sur l'orientation et la portée des prochaines mesures de déréglementation se poursuivra.

Tableau 3

POURCENTAGE DES PASSAGERS UTILISANT LES TARIFS RÉDUITS SELON LE VOLUME ET LA DISTANCE DE TRANSPORT À L'INTÉRIEUR DU SECTEUR AÉRIEN INTÉRIEUR DU SUD ESTIMATIONS PRÉLIMINAIRES, 1983

Volume (Passagers/jours*)	DISTANCE DE TRANSPORT (KILOMÈTRES)			
	0-600	601-1200	1201-2400	2401+
10 - 50	39,5	42,1	56,9	66,0
51 - 200	34,9	50,8	52,6	54,1
201 - 500	34,5	41,1	58,1	60,4
501 +	28,7	54,3	57,2	64,6

Remarque: * Tel que défini par le nombre de passagers en 1983 déterminé par l'Enquête sur la base tarifaire.

Source: Statistiques de la base tarifaire des transporteurs aériens fournies au Comité des transports aériens, services à horaire fixe, transporteurs de niveau I, fondées sur l'origine et la destination d'après le coupon de vol.

Tableau 4

TRAFIC À TARIFS RÉDUITS
COMPARAISON ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS
1983

	Canada	États-Unis
Trafic à tarifs réduits en pourcentage du nombre total de passagers-kilomètres	61%	82%
Rendement des tarifs réduits en pourcentage du rendement des pleins tarifs et des tarifs supérieurs	47%	52%

Remarques: 1. Transporteurs visés:

Canada - Transporteurs aériens de niveau I, services à horaire fixe et nolisés pour le calcul du trafic à tarifs réduits, services à horaire fixe seulement pour le calcul du rendement des tarifs réduits, des opérations du secteur aérien intérieur du sud.

États-Unis - Opérations nationales et transfrontalières des principaux transporteurs aériens ("majors").

2. Utilisation des tarifs réduits:

Canada - ne comprend pas les tarifs réduits de première classe.
États-Unis - comprend les tarifs réduits de première classe.

3. Nombre total de passagers-kilomètres:

Canada - tarifs réduits, pleins tarifs et tarifs supérieurs, calculés d'après les coupons de vol.
États-Unis - calculés d'après les données sur les tronçons de vol.

4. Comparaison du rendement: Le rendement d'un groupe tarifaire équivaut aux recettes totales du groupe tarifaire divisées par le nombre de passagers-kilomètres du groupe tarifaire.

Source: Canada - Rapports des transporteurs aériens remis au Comité des transports aériens. Les données canadiennes sont des données préliminaires.
États-Unis - Enquête de l'Air Transport Association of America menée auprès des principaux transporteurs aériens étasuniens.

Le présent rapport a présenté l'Enquête sur la base tarifaire en décrivant les concepts sous-jacents et la méthodologie de l'enquête ainsi que la fiabilité des estimations. De plus, le rapport a analysé une application de l'enquête, en particulier l'utilisation des pleins tarifs et des tarifs réduits offerts dans les marchés intérieurs. Il est à espérer que cette approche à deux volets, c'est-à-dire l'étude de la méthodologie et l'interprétation préliminaire de certains résultats pertinents, aidera les observateurs industriels soucieux d'évaluer les progrès de l'industrie aérienne nationale alors que celle-ci s'engage dans une ère de déréglementation.